शहरों में यातायात की स्थिति

*84. डा. **मुरली मनोहर जोशी** : ††

श्री **राज मोहिन्दर सिंह मजीठा** :

क्या **शहरी विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) क्या यह सच है कि देश में बसों, स्कूटरों, मोटर साइकिलों व कारों के बढ़ते उत्पादन और इनके उपयोग के कारण बड़े शहरों में ही नहीं वरन् छोटे शहरों में भी यातायात की स्थिति कठिन हो गई है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या सरकार इस समस्या के समाधान हेतु राष्ट्रीय स्तर पर कोई कार्य-योजना बनाएगी;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इस समस्या के समाधान हेतु इसे जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरणीय मिशन (जे.एन.एन.यू.आर.एम.) के अन्तर्गत शामिल नहीं किए जाने के क्या कारण हैं?

शहरी विकास मंत्री (श्री एस जयपाल रेड्डी): (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) जी, हां।

(ख) से (घ) शहरी परिवहन मुख्यतः राज्य का विषय है। इसलिए सड़कों पर मोटर वाहनों की संख्या में वृद्धि के कारण होने वाली समस्याओं से निपटने की जिम्मेदारी मुख्यतः संबंधित राज्य सरकार की है। तथापि, तेजी से बढ़ती शहरी परिवहन की समस्या की गंभीरता को देखते हुए केन्द्र सरकार ने अप्रैल, 2006 में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति (एनयूटीपी) तैयार की है। इसका उद्देश्य अन्य बातों के साथ-साथ एकीकृत भू-उपयोग और परिवहन आयोजना, सार्वजनिक परिवहन और परिवहन के मोटर-रहित साधनों के ज्यादा उपयोग, सुव्यवस्थित परिवहन प्रणाली को प्रोत्साहित करना है। इसमें, सार्वजनिक परिवहन, मोटर रहित परिवहन और सुव्यवस्थित परिवहन प्रणालियों आदि में निवेश प्राथमिकताओं वाली शहरी परिवहन निवेशों हेतु केन्द्रीय सहायता लेने के लिए दिशानिर्देश दिए गए हैं।

(ङ) शहरी परिवहन परियोजनाओं के लिए सहायता को जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन (जेएनएनयूआरएम) और अन्य स्कीमों में स्पष्ट रूप से शामिल किया गया है। जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन (जेएनएनयूआरएम) के अंतर्गत अनुमत्य घटकों में सड़कों, राजमार्गों/ फ्लाईओवरों/ द्रुतजन परिवहन प्रणाली/ मैट्रो परियोजनाओं सहित शहरी परिवहन परियोजनाएं शामिल हैं। सार्वजनिक परिवहन और परिवहन के मोटर रहित साधनों के ज्यादा उपयोग को प्रोत्साहित करने के लिए अहमदाबाद, राजकोट, सूरत, इंदौर, भोपाल, पुणे, पिंपरी चिंचवाड़, विजयवाड़ा, विशाखापट्टनम और जयपुर में अन्य शहरी परिवहन परियोजनाओं के अलावा जेएनएनयूआरएम के अन्तर्गत द्रुत बस परिवहन प्रणाली (बीआरटीएस) परियोजनाएं अनुमोदित की गई हैं। भारत सरकार दिल्ली मेट्रो के लिए भी सहायता मुहैया करा रही है। इसी आधार पर कोलकाता, बंगलौर और चैन्ने मेट्रो के लिए सहायता मुहैया करायी जाएगी अथवा किए जाने का प्रस्ताव है। हैदराबाद और मुम्बई मेट्रो के लिए वायविलिटी गैप फंडिंग (वीजीएफ) के रूप में सहायता मुहैया करायी जा रही है अथवा किए जाने का प्रस्ताव है।

Traffic condition in cities

†*84.DR. MURLI MANOHAR JOSHI:

SHRI RAJ MOHINDER SINGH MAJITHA:

Will the Minister of URBAN DEVELOPMENT be pleased to state:

---

†† सभा में यह प्रश्न डा. मुरली मनोहर जोशी द्वारा पूछा गया।

†Original notice of the question was received in Hindi

††The question was actually asked on the floor of the House by (Dr Murli Manohar Joshi]

(a) whether it is a fact that traffic condition has become difficult not only in big cities but also in small cities due to increasing production of buses, scooters, motorcycles and cars and the usage thereof;

(b) if so, the reaction of Government in this regard;

(c) whether Government would formulate any national level action plan to resolve this problem;

(d) if so, the details thereof; and

(e) if not, the reasons for not including it under the Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission (JNNURM) for a solution?

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT (SHRI S. JAIPAL REDDY): (a) to (e) A Statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) Yes, Sir.

(b) to (d) Urban Transport is primarily a State subject. As such, the responsibility of tackling the problem arising out of increase in number of motor vehicles on the road primarily rests with the concerned State Government. However, realizing the seriousness of rapidly growing problem of urban transportation, the Central Government formulated National Urban Transport Policy (NUTP) in April, 2006. It, *inter-alia,* seeks to promote integrated land use and transport planning, greater use of public transport and non-motorized modes of transport, Intelligent Transport Systems. It provides guidelines for central financial assistance for investments in urban transport duly prioritizing, investments in public transport, non-motorised transport and intelligent transport systems etc.

(e) Assistance for urban transport projects has been explicitly included in Jawahar-lal Nehru National Urban Renewal Mission (JNNURM) and other schemes. Admissible components under JNNURM include urban transport projects including roads, highways/floyovers/mass rapid transit system/metro projects. To encourage greater use of public transport and non-motorised mode of transport, Bus Rapid Transit System (BRTS) projects in Ahmedabad, Rajkot, Surat, Indore, Bhopal, Pune/Pimpri-Chinchwad, Vijayawada, Vishakhapatnam and Jaipur have been approved under JNNURM besides other Urban Transport Projects. Government of India has been providing assistance for Delhi Metro all along. On the same model assistance is being provided or proposed to be provided for Kolkata, Bangalore and Chennai Metro. Assistance for Hyderabad and Mumbai Metro is being provided or proposed to be provided as Viability Gap Funding (VGF).

डा. मुरली मनोहर जोशी: महोदय, मंत्री महोदय ने अपने इस जवाब में मेरे मूल प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है। उन्होंने इसमें बहुत सी स्कीमें बताई हैं, जो हम सबको मालूम हैं। लेकिन बुनियादी बात यह है कि आज बड़े शहरों में ही नहीं छोटे शहरों में भी यातायात की बहुत कठिनाई आ गई है। ऐसे बहुत से शहर हैं जिनमें कुछ कारण ऐसे बने हैं, कोई शिक्षा का नया केन्द्र बन गया जिसमें बाहर से लोग आते हैं और उनके वहां रहने से ट्रैफिक बढ़ गया। कुछ ऐसे हैं जो तीर्थ-स्थान हैं, वहां पिलग्रिमेज आते हैं, संख्या बढ़ रही है, उसके कारण भी ट्रैफिक कंजेशन हो रहा है। तो उन शहरों की तरफ अगर वहां के राज्य ध्यान नहीं दे पाए तो सरकार क्या करेगी और क्या यह कहना कि सिर्फ राज्यों का दायित्व है इसलिए केन्द्र सरकार इसमें कुछ नहीं करेगी, क्या यह उचित होगा? मैं पटना जाता हूं, उसका बहुत विकास हुआ है। मैं देहरादून जाता हूं, वहां पर बहुत कंजेशन है, छोटी स्टेट है, मैं बनारस जाता हूं, वह तीर्थ स्थान है, वहां पर भारी ट्रैफिक कंजेशन है। इसी तरह से आप दक्षिण के नगरों में जाएंगे, महाराष्ट्र के नगरों

में जाएंगे, तो देखेंगे कि वहां पर ट्रैफिक कंजेशन बढ़ रहा है। अब आपने कहा है कि यह राज्य सरकारों का दायित्व है। राज्य सरकारों के साधन इस मामले में बहुत सीमित हैं। दूसरी बात यह है कि नये वेतन आयोग ने उनके आर्थिक दायित्व और बढ़ा दिए हैं। राज्य सरकारें यह कह देती हैं कि यह नगरपालिकाओं का काम है और टाउन्स का काम है। आपने जो 2006 में एक नीति का निर्माण किया था, मैं उसके बारे में जानना चाहता हूं कि क्या आप उसमें संशोधन करेंगे, उसको इम्पलीमेंट ठीक से करेंगे और इन राज्यों को उचित मात्रा में धन देंगे? मैं आपसे यह भी जानना चाहता हूं कि केन्द्र सरकार के पास राज्यों की तरफ से या नगरपालिकाओं की तरफ से स्कीम्स आई हैं, कहीं पर रिंग रोड बनाने के लिए आई है, कहीं पर पुल बनाने के लिए आई है, क्या आप उनको प्रॉयोरिटी पर, वरीयता पर सुविधा देंगे? खासतौर पर ये जो नए स्थान हैं और जो पुराने तीर्थ स्थान हैं, उनमें जो यातायात की दिक्कत आ रही है, उसके लिए मैं चाहूंगा कि आप इस पर ध्यान दें और बताएं कि सरकार उसके बारे में क्या कर रही हैं?

SHRI S. JAIPAL REDDY: Mr. Chairman, Sir, I entirely agree with the thrust of the question of the hon. Member. While, constitutionally, it is a State's responsibility, we are not washing our hands off. On the contrary, the Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission has been launched with a view to help almost all cities in the country. They have taken care of many pilgrim towns, although their population was not one million, according to the Census, 2001. We included as many as nine pilgrim towns in the Mission. We will offer 50 per cent assistance, if the State Governments take initiative to avail of this provision. As has been mentioned in the answer, in as many as 10 cities, we have already sanctioned schemes for Bus Rapid Transit System, apart from metro rail. We believe it is necessary to focus on public transport; it is necessary to focus on non-motorised transport system. We are doing that and an initiative, however, has to be taken by the States. In the case of metro rail, we are providing 20 per cent under the Viability Gap Funding, as grant. It is not a small amount. Therefore, we are trying to encourage the States. I must say, the response in the last two years has been positive, I believe the National Urban Transport Policy, as adopted in 2006, is comprehensive. There is no need for an amendment. We will continue to apply the basic principles.

डा. मुरली मनोहर जोशी: सर, अभी मैंने जो सवाल पूछा था उसके एक हिस्से का माननीय मंत्री जी ने जवाब नहीं दिया है। यह जो नए स्थान हैं, जो तीर्थ स्थान हैं, जो एजुकेशन सेंटर है, वे उस राज्य की कल्पना से बाहर हैं। वहां पर राज्य के बाहर से लोग आते हैं, बंगलुरु में बाहर के लोग बहुत आते हैं और निरन्तर आते हैं और जाते हैं। इसी तरह से मैंने आपको बताया कि पटना है, देहरादून है, इलाहाबाद है, वाराणसी है, कोटा है, जिनमें यह प्राब्लम इसलिए है कि वहां राज्य सरकार की हद के बाहर के लोग आते हैं, उनके beyond हैं वे सारी चीजें। क्या ऐसे शहरों के लिए आप कुछ करेंगे। क्या उनको भी आप इसमें शामिल करेंगे, चाहे उनकी दस लाख की जनसंख्या हो या न हो?

सर, मेरा दूसरा सप्लीमेंटरी यह है कि आपने जिस जवाहर लाल नेहरू अरबन मिशन की बात की है, उसका पैसा आपके पास कितना है? मैं जानना चाहूंगा कि उसमें पर्याप्त पैसा है या पैसे की कमी है? क्योंकि मैं ऐसी रिपोर्ट्स बराबर देख रहा हूं कि उसमें हजारों करोड़ रुपये की कमी है और कई हजार करोड़ रुपए उसमें प्लानिंग कमीशन के सामने मांगे जा रहे हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार के पास इतने फंड्स हैं कि जो काम उन्होंने इस मिशन के अंदर रखे हैं, उनको पूरा कर सकें, टाइम-बाउंड पूरा कर सकें?

SHRI S. JAIPAL REDDY: Sir, under mission of this kind, any amount of money cannot be considered to be adequate. When the Mission was launched, we said that in seven years, we would be able to mobilise Rs.1 lakh crores. As of now, things are proceeding on course. If necessary, we shall, certainly, try and finance the amount. I would like to refer to the first part of the second supplementary which the senior Member has put. All cities, including Dehra Dun and such other cities, can be taken care of because they have all been included in the list of Mission Cities, as

capitals of States. Even in respect of such of the towns and cities which are not capitals of States, which may not have been included in the list of Mission Cities because they did not have 1 million population in 2001, we can consider them. But I would like the hon. Member and the House to appreciate that the initiative for this has to be taken by the State Governments. We are, in fact, trying to encourage State Governments by providing 80 per cent grant for any urban transport study and providing 50 per cent grant for any detailed project report. I appreciate the spirit of the question and we are on the same wavelength...

DR. MURLI MANOHAR JOSHI: But on different sides.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Naturally we are on different sides. But we are not on different sides on every issue. We are in one nation, and we have one wavelength on many issues. This is one such issue on which we are on the same wavelength.

श्री राज मोहिन्दर सिंह मजीठा : चेयरमैन साहब, मैं आपके माध्यम से मिनिस्टर साहब से इंर्फोमेशन चाहूंगा कि सरकार द्वारा परमोटेड मैट्रो इंडस्ट्री के बढ़ जाने के कारण तथा विकास की कल्पना ने गांव से शहरों की तरफ मोड़ दिया है। इसके अलावा शहरों में पॉल्युशन की समस्या भी बढ़ती जा रही है। इसका खास कारण ट्रैफिक की बढ़ोत्तरी है। इसलिए इस समस्या के समाधान के लिए नेशनल लेवल पर कोई योजना बनानी चाहिए। मैं अमृतसर शहर का रहने वाला हूं और वहां पर जो हर रोज ट्रैफिक का हाल देखता हूं, उसकी बात करना चाहूंगा। अमृतसर शहर में जो ट्रैफिक आता है, उसमें से 80 से 90 परसेंट बाहर से आता है। वहां पर वाघा बार्डर है और वहां पर शाम के समय जो परेड होती है। ...**(व्यवधान)**...

श्री सभापति : आप सवाल पूछ लें।

श्री राज मोहिन्दर सिंह मजीठा : सर, मैं सवाल ही पूछ रहा हूं। अमृतसर शहर में दुर्गियाना मंदिर है, गोल्डन टेम्पल, अकाल तख्त और जलियांवाला बाग है। वहां पर ट्रैफिक की इतनी समस्या हो गई है कि जो रास्ता बीस मिनट में तय होता था, अब वहां एक घंटा लग जाता है। वहां पर एक फ्लाई ओवर काफी समय से बन रहा है। मैं मिनिस्टर साहब से यही पूछना चाहता हूं कि जो पंजाब के अमृतसर में फ्लाई ओवर बन रहा है, वह कब तक बनेगा? जो यह मैट्रोपोलिटेन सिटी थ्रो आउट इंडिया प्रॉब्लम है, इसको यह कह देना कि यह स्टेट सब्जेक्ट है, इससे काम नहीं चलेगा, क्योंकि मैं बी क्लॉस म्युनिसिपैलिटी शहर का रहने वाला हूं। आज म्युनिसिपैलिटी के मुलाज़िमों को तनख्वाहें भी नहीं दी जा रही हैं, वे भी बंद कर दी हैं। ...**(व्यवधान)**...

श्री सभापति : आप सवाल पूछ लीजिए।

श्री राज मोहिन्दर सिंह मजीठा : हिन्दुस्तान की सभी योजनाओं को टाइम बाउंड पूरा करना चाहिए, ताकि बड़े शहरों का ट्रैफिक कंट्रोल हो सके। मैं पूछना चाहता हूं कि सैंटर स्टेटों को क्या हिस्सा देगा और कितना ज्यादा देगा तथा इस ट्रैफिक को कंट्रोल करने के लिए अमृतसर शहर का फ्लाई ओवर कब तक बनेगा?

SHRI S. JAIPAL REDDY: Sir, I am happy to tell the House that Amritsar city has been included in the list of Mission Cities. We sanctioned specially an elevated route. We are alive to the fact that this city has a lot of historical and religious significance. And we will do everything to improve road connectivity. There is a possibility for the Bus Rapid Transport System. We will, on our own, give a grant of as much as 50 per cent for Amritsar town. As for the flyovers which have been sanctioned by us, I must state here that it is State Governments in India which implement these projects. There is absolutely no difficulty in releasing the money. We have released our first instalment. We shall be more than happy to release the second instalment, provided the Utilisation Certificate is submitted.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Sir, through you, I wish to inform the hon. Minister, and also give certain suggestions, that criteria regarding Category A, B and C cities are laid down by the Central Government and criteria regarding Municipalities, Municipal corporations, metro cities and mega cities are laid down by the Central Government in consultation with State Governments. I am aware of engineering students in Mumbai and Ahmedabad who had given beautiful suggestions about traffic conditions in our metropolis. Now, it may be Delhi, Mumbai, Chennai, Kolkata, or it may be Ahmedabad, Hyderabad or Aurangabad, the problem is there all over the country and this particular problem....

MR. CHAIRMAN: Question, please.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: I am coming to that. It Is affecting the school-going children, people travelling by buses, by cars, by rickshaws and by various other private vehicles and, particularly, patients going to hospitals. There have been one or two cases in the last six months when certain patients had died on roads because of traffic jams since they were not able to reach hospitals in time. Sir, we must take a serious view.

Will the hon. Minister agree for a round-table conference of all top officers of the CPWD, the engineering institutes in the country, the Fundamental Science Research Institutes in Kolkata and Delhi? We have got a lot of institutes doing this work. The NID is there in Ahmedabad.

MR. CHAIRMAN: Question please.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: They must all sit together. Now, another thing is...

MR. CHAIRMAN: Please. You have asked your question.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Only one statement and I will come to my question.

MR. CHAIRMAN: Do not make a statement. Please put your question.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Indian roads are constructed only to accommodate vehicles. They have not taken into consideration the footpath; they have not taken into consideration...

MR. CHAIRMAN: Your question, Sir.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: I want the Government of India to adopt a road plan...

MR. CHAIRMAN: Fine. Thank you.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: ...and, for that, let there be a round table conference. We must solve the problem all over the country.

MR. CHAIRMAN: I would request hon. Members not to make statements while putting supplementaries. Please ask questions so that we are able to go through more questions and more supplementaries.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Sir, almost all the cities referred to by the hon. Member are, fortunately, included in the list of Mission Cities where we have sanctioned Bus Rapid Transport Systems and Metro Rail. Even smaller cities with a population of less than one million are being catered to through another scheme called UIDSSMT. We are very keen that pedestrians and cyclists should be taken care of. I agree with the hon. Member that the present road system is far from what it should be. Therefore, when we sanction any BRTS we insist upon facilities being made available at

the global level or both, cyclists and pedestrians, whose interests have been, sadly, neglected so far. I may also say, Sir, that we shall do everything possible. As for technology institutes and top urban studies institutes, we are in touch with them. We evolve our national urban transport policy in consultation with them. All the institutes that he has referred to here are in touch with us and we are in touch with them.

SHRI MANOHAR JOSHI: This problem is very serious, particularly in cities like Mumbai. I would only like to know from the hon. Minister, whether the multi-storied parking for stopping the traffic jam is under consideration and whether such multi-storied parking facilities would be given free in order to encourage that sufficient parking space is created in the city. Part (b) of my question is, whether you are going to consider the stoppage of small cars in big cities because that would also increase traffic.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Sir, I agree with him that parking is a very urgent issue and important component. I do not have a say in the matter of planning of cities outside Delhi. In Delhi Master Plan, we tried to encourage multi-storied parking. As far as his radical suggestion, that the small cars must be stopped, is concerned, I do not think I can do that. Instead of stopping anything, we are trying to lay more emphasis on public transportation, as a part of which, we are encouraging the introduction of ultra-modern, low-floor buses. That is one way out. Whether the small cars should be stopped or not is something that I cannot address myself to, but I certainly would do my best, and the Government would do its best, to encourage public transportation and to encourage separate facilities for cyclists and pedestrians.

Schemes to promote sports

*85. SHRI KUMAR DEEPAK DAS: Will the Minister of YOUTH AFFAIRS AND SPORTS be pleased to state:

(a) whether Government is aware that most of the Panchayat areas in the country are lacking in sports infrastructure;

(b) if so, whether Government would consider some specific sports encouragement scheme at every panchayat level;

(c) whether Government would adopt any specific policy to promote sports at grass root level; and

(d) whether Government would consider to reserve at least 5 per cent employment for the sportspersons in Central and State Government and corporate sector?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF YOUTH AFFAIRS AND SPORTS (DR. M.S. GILL): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) Yes, Sir.

(b) and (c) The Government has taken a major initiative to promote rural sports by launching a national programme titled Panchayat Yuva Krida Aur Khel Ahiyan (PYKKA), which aims at providing basic sports infrastructure in villages and block panchayats of the country in a phased manner over a period of ten years and providing access to organized sports competitions at Block, District and State levels.